

Nya föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM och ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

De nya föreskrifterna avser att upphäva Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM. Föreskrifterna behöver uppdateras för att ge utrymme för övningskörning med fyrhjuliga fordon och för att införa mer kursinnehåll om risker med tanke på olycksstatistiken. När föreskrifterna först infördes var det inte lika vanligt med mopedbilar och utbildningen utgick därför från tvåhjuliga mopeder. I utredningen till följd av regeringsuppdraget *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer* efterfrågades också en förbättrad utbildning eftersom många av de som kör A-traktor gör det med AM-behörighet.

Förslagets innehåll i korthet

I förslaget till nya föreskrifter har vi utgått från att den nuvarande utbildningen utvidgas till att omfatta såväl två- och fyrhjuliga mopeder. Om en elev inte har behov av att få behörighet för båda typerna av moped utgår övningskörning med den mopedtyp som inte är aktuell, vilket leder till en kortare utbildning och körkort förenat med villkor. Dessa villkorskoder införs i TSFS 2012:60. För att häva villkor krävs en kompletterande utbildning.

Utbildningens omfattning och innehåll ändras för att ge utrymme för mer övningskörning och specifikt innehåll för respektive mopedtyp. Det gäller exempelvis distraktioner, mobiltelefonanvändning, vägförhållanden, väderlek, stoppsträcka, konsekvenser av överträdelse, överskattning av sin förmåga och korrekt användning av reglage. Innehåll specifikt gällande tre- och fyrhjuliga mopeder läggs till och det som bara gäller tvåhjuliga mopeder

markeras som sådant. Det specificeras minimitider för körning i gatu- och landsvägstrafik. Det anges också att körning ska ske både inom och utom tätbebyggt område.

Det ställs krav på skyddsutrustning och tillgång till fordon. Tidpunkt för identitetskontroll och rapportering specificeras på annat sätt. Villkor för fjärrundervisning och övningskörning i trafik definieras.

Ändringar utifrån språkliga eller formella avvägningar föreslås också.

Föreskrifterna planeras träda ikraft den 1 mars 2025.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 14 juni 2024. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2023-8 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Susanne Alger, utredare, telefon 010-495 45 03,
E-post: susanne.alger@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning
Susanne Alger
Utredare

Sändlista

Kommerskollegium

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF)

Polisen

Regelrådet

Svensk försäkring

Sveriges Elevråd

Sveriges Elevkårer

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR)

Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR)

Trafikverket

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:12 och TSFS 2012:60

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM uppdateras. Även Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll justeras med anledning av behov av nya villkorskoder.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Nuvarande regler behöver uppdateras

För att få köra en moped klass I (som är konstruerad för en hastighet på högst 45 km/timmen) krävs ett körkort med behörighet AM. Till skillnad från andra körkortsbehörigheter finns inte krav på körprov. I körkortsdirektivet¹ är det krav på kunskapsprov för behörighet AM, men medlemsstaterna kan välja att antingen ha ett körprov eller en obligatorisk utbildning. Sverige har valt obligatorisk utbildning. Redan när förarbevis för moped klass I infördes 2000 krävdes utbildning hos behörig utbildare, men när AM infördes i Sverige 2009 höjdes kraven. Det fastställdes också att obligatorisk övningskörning i trafik skulle ingå i utbildningen och att privat övningskörning inte skulle tillåtas (SOU 2005:45). För att få ett sådant körkort ska man alltså genomgå en obligatorisk utbildning och få godkänt på ett kunskapsprov. När behörigheten AM infördes i Sverige 2009 utgick man till stor del från kursplanen för motorcyklar, men tänkte att det skulle vara på en lägre nivå. Man menade att körprov inte var nödvändigt eftersom en obligatorisk utbildning där även körning i trafik ingick infördes. Krav på praktiska moment på fyrhjulig moped (så kallad mopedbil) saknas dock eftersom sådana inte var lika vanliga när AM-utbildningen utformades 2008–2009.

Eftersom AM är den enda körkortsbehörighet som inte omfattar ett körprov är det viktigt att eleverna utvecklar tillräckligt goda färdigheter att köra i trafik under utbildningen. Utbildare som idag vill att elever övningskör ytterligare för att uppnå målen kan ha svårt att få gehör från elever och deras

¹ Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort

föräldrar trots att en längre utbildning ger bättre förutsättningar för att uppnå målen.

Till skillnad från behörigheterna A och B finns ingen separat riskutbildning för behörighet AM, varför det har setts som önskvärt att inkludera fler sådana aspekter i AM-utbildningen. Efter att utbildningen för AM hade införts minskade olyckorna (Bonander et al., 2015). När utbildningen utvärderades 2012 visade resultaten att ungdomarna tyckte utbildningen var bra och att de lärt sig mycket om regler och bestämmelser i trafiken. Däremot hade inte deras attityder till risker förändrats. En förklaring som fördes fram var att riskmedvetenhets- och självvärderingsaspekten inte fått genomslag och att fokus fortfarande låg på kunskaper och regler trots den nya kursplanen (Forward et al., 2012). En kvalitativ utvärdering av fem utbildningar gav visst stöd för denna uppfattning (Stave, 2012).

Trimning är ett problem och det är svårt att kontrollera på moderna fordon. För att ändra beteende måste det till en annan attityd. När myndigheter planerade inriktning för trafiksäkerhetsarbetet 2018 lyftes även frågor kopplade till mopedutbildning, exempelvis användning av hjälm och annan skyddsutrustning, minskad distraktion, alkohol/drog-användning och ökad hastighetsefterlevnad. I en bilaga angavs de åtgärder som bedömdes ha störst potential att minska antalet omkomna på moped vara *Rätt körkorts-behörighet* och *Rätt kompetens MC och mopedförare* (2018). Även trimning, hjälmanvändning, skjutsning och uppmärksamhet bedömdes kunna förbättras med utbildning.

För att ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att kontrollera att tillståndshavarna följer regelverket när det gäller rapporterade elever efterfrågas ett krav på elevregister.

Till följd av att Transportstyrelsen har sett över i vilken mån vissa bestämmelser i föreskrifterna speglar existerande bemyndiganden har några justeringar setts som nödvändiga.

1.2 Fler kör mopedbilar

Det har funnits mopedbilar i Sverige åtminstone sedan mitten av 70-talet, men det var först efter Sveriges inträde i EU 1995 som de introducerades i nämnvärd skala på den svenska marknaden. Fram till mitten av 2010-talet har det rört sig om rätt få mopedbilar.

Antalet registrerade mopedbilar ökade från runt 4 000 till 6 000 mellan 2009 och 2015. Därefter har antalet ökat kraftigt till över 15 000 år 2020. Mellan 2009 och 2020 har antalet registrerade mopedbilar ökat med 312 % (Koucky & Partners AB, 2021). Siffrorna avser registrerade fordon i slutet av året och inkluderar både fordon i trafik och avställda fordon. I vägtrafikregistret

finns inget enskilt fordonsslag som heter mopedbil. Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån (SCB) använder olika definitioner, varför uppgifter om antal mopedbilar 2021 skiljer sig åt. Enligt Trafikanalys är det 16 454 mopedbilar och enligt SCB 13 077.

1.3 Relevant innehåll för de som utbildas för mopeder med fler än två hjul

Mycket av det som ingår i dagens utbildning för behörighet AM gäller oavsett hur många hjul fordonet har, men det finns aspekter som är specifika eller mer relevanta för en viss typ av moped. Här redovisas några av de områden där komplettering setts som nödvändig med tanke på mopeder med fler än två hjul:

- placering och planering (större och tyngre fordon)
- hantering av reglage, backning, parkering
- utmärkningskrav (LGF-skylt)
- vinterkörning, mörkerkörning
- att köra om cykel och moped och bli omkörd av medtrafikanter (ibland aggressivt och irriterat)
- övningskörning med fyrhjulig moped.

1.4 Tidsomfattning

Dagens AM-utbildning består av minst tolv timmar lärarledd utbildning varav minst 4 timmar omfattar praktiska moment, men enbart med tvåhjulig moped. Tre- eller fyrhjuliga mopeder får bara användas av personer som har ett körkortstillstånd med en sådan begränsning. Det finns inte definierat hur stor andel av körning som ska ske i trafik, vilket innebär att vissa utbildare bara har en timme körning i trafik.

Redan idag kan det vara en utmaning att hinna med allt som ingår i utbildningen (Selander et al., 2023). Ska man lägga till ytterligare innehåll måste man antingen ta bort något eller utöka tiden. För att klara provet krävs också att eleverna studerar på egen hand. Idag underkänns omkring hälften av förstagsproven.

Många utbildare efterfrågar fler timmar, exempelvis 11–12 timmar teori, 6 timmar praktik på tvåhjulig moped eller 8 timmar praktik på fyrhjulig moped. Även restriktioner kring hur kompakt utbildningen kan göras har efterfrågats. Argument som framförts är att eleverna behöver tid att smälta nya kunskaper och erfarenheter och reflektera kring dessa.

1.5 Antal olyckor ökar

Som nämndes inledningsvis finns ingen separat riskutbildning för behörighet AM. Den obligatoriska AM-utbildningen bör alltså också syfta till att öka riskmedvetenheten hos deltagarna. Unga trafikanters förmåga att förutse konsekvenser är inte färdigutvecklad och det vore bra om utbildningen kan ge större förståelse för att andra trafikanter kan göra fel och vilka risker som kan uppstå i olika situationer. De blivande AM-förarna är i hög grad femtonåringar. Sådana fattar inte alltid mogna beslut och deras hjärnor och konsekvenstänk är långt ifrån färdigutvecklade.

Olyckor där tvåhjulig moped (klass I och klass II) varit inblandad ökade från 1 095 olyckor år 2016 till 1 295 år 2022, en ökning med 18 procent. (Under perioden var 84 procent av de inblandade mopederna av klass I, 8 procent av klass II och för 8 procent saknades information om klass.) Ökningen av olyckor med inblandad mopedbil var 188 procent. Motsvarande olycksökning där minst en A-traktor var inblandad var 224 procent. Sju av olyckorna med tvåhjulig moped där föraren varit 14–20 år under perioden resulterade i dödsfall. Lika många avled i samband med olyckor med A-traktor. Totalt registrerades 8 348 olyckor med tvåhjulig moped, 458 med mopedbil och 1 118 med A-traktor under perioden 2016–2022 av polis eller sjukvård (Wallhagen and Selander, 2023).

Förarens oaktsamhet och avsaknad av trafikvana ses som den främsta orsaken till singelolyckor med mopedbilar. Brister i fordon och infrastruktur orsakar också olyckor. Exempelvis gör mopedbilens konstruktion att allvarliga fordonsskador kan uppstå redan vid lättare kollisioner och att vissa manövrar kan få till följd att fordonet välter (Koucky & Partners AB, 2021).

I Folksams analys av olyckor med personskada i mopedbilar och A-traktorer som rapporterats in 2017–2022 var singelolyckor den vanligaste olyckstypen, följt av upphinnandeolyckor, alltså påkörning bakifrån. Förare av mopedbilar och A-traktorer bedömdes ofta (ca 90 %) som vållande vid trafikolyckor. Andelen vållande är avsevärt högre än för personbilar (Kullgren and Ydenius, 2023). Enligt en fördjupad analys av 300 singelolyckor där mopedister skadades allvarligt 2014–2019 var rullgrus/löst grus den situation som flest mopedförare inte klarade av (Eriksson et al., 2022).

Eftersom mopedbilar inte får väga mer än 425 kg är möjligheten begränsad att tillverka karosser av stål och plåt samt förse dem med viktiga säkerhetssystem. I stället är panelerna i dörrsidor, motorhuvar och tak i regel gjorda av plast. Bilbälte ska användas. Om bältet används behöver man inte ha hjälm.

Jämfört med en tvåhjulig moped är mopedbilen en förbättring säkerhetsmässigt, men den har mycket sämre säkerhet än en personbil. När Euro NCAP har krocktestade 8 mopedmodeller (inklusive modeller i mc-utförande), fick ingen mer än två stjärnor av fem möjliga. Detta trots att hastigheten vid testningen var lägre än för personbilar och vissa av mopedbilarna var utrustade med krockkudde (Trafikverket, 2020). Av det krocktest VTI filmat och publicerat på sin webbplats ([Krocktester - vti.se](https://www.vti.se/om-tydning-av-krocktest)) framgår tydligt att en krock med mopedbil kan få allvarliga följder, särskilt om man inte använder bilbälte.

Försäkringsbolaget If anger att anmälningar om skador på mopeder har ökat med nästan 91 procent mellan 2018 och 2020. Det ses främst som en följd av att antalet försäkrade mopeder har ökat kraftigt (If, 2021).

Även om allvarliga personskador till följd av olyckor med tvåhjuliga mopeder inte ökat på samma sätt har minskningen av olyckor med moped klass I, som var markant just efter att AM-utbildningen infördes, senare stagnerat. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår ifrån att, på sikt, ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att kunna uppnå Nollvisionens etappmål om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent, krävs att man vidtar ytterligare åtgärder.

Både poliser och trafiklärare har uttryckt farhågor att ungdomar tar med sig ovanor, som att inte använda säkerhetsbälte, när de sedan skaffar B-behörighet (Selander et al., 2023). Det är därför viktigt att agera rätt redan från början. Om man redan under AM-utbildningen tillägnat sig insikter, kunskaper och goda vanor blir också steget till behörighet B aningen mindre.

1.6 De blivande förarnas utbildningsbehov

Enligt en enkät till fem försäkringsbolag (Koucky & Partners AB, 2021) betraktas unga användare av mopedbilar som en grupp med låg riskmedvetenhet utan större vana av att köra fyrhjuliga fordon. De tillfrågade försäkringsbolagen ansåg att utbildningen för mopedbilar måste förbättras genom att fokusera på målgruppen, inkludera obligatorisk övningskörning samt körprov med mopedbilar och riskutbildning. Dessutom tyckte de att säkerhetskraven för fordonen borde höjas. När det gäller A-traktorer angav försäkringsbolagen att mer vikt borde läggas på utbildning för förändrade beteenden och högre riskmedvetenhet.

Även 121 förarutbildare fick besvara en enkät (Koucky & Partners AB, 2021). Drygt hälften av utbildarna som svarade på enkäten uppgav att utbildningen fungerar dåligt för de som tar AM-körkort för att köra mopedbil eller A-traktor. Utbildarna menade att teoridelen är bra men att det är ett problem att det inte finns praktiska moment med fyrhjuliga fordon och hur

de ska framföras i trafiken, placering med mera. Det finns utbildare som erbjuder riskutbildning, men intresset har varit lågt.

Rapportförfattarna menade att om utbildningen skulle ge ökade kunskaper om exempelvis fordonets förutsättningar, framförande, risker och liknande skulle det även påverka körkortstagarnas attityder. Om man saknar kunskaper kan attityder baseras mer på tyckande än sakkunskap och ge en naiv inställning till framförandet av exempelvis mopedbilar.

Trots att vissa kritiserat dem för otillräckliga kunskaper och låg riskmedvetenhet angav mopedanvändarna själva att de på det stora kände sig säkra i att framföra sina fordon även om flera menade att de inledningsvis var ovana och osäkra. Även användare önskade en mer anpassad utbildning. De menade att det var svårt att parkera och backa i början och att erfarenheterna från att köra tvåhjulig moped inte var överförbara (Koucky & Partners AB, 2021).

Trafiksäkerhet och beteende beror inte bara på färdigheter utan även på attityder. Enligt exempelvis polisen är det alltför vanligt, både bland mopedbilsförare och förare av A-traktorer, att använda mobil under färd, ha för många passagerare och framföra fordon under påverkan av alkohol och droger. Det är ett ökande antal mopedbilar som trimmas eller fixas menar polisen. De menar också att fordonen ofta uppvisar bristande fordonssäkerhet (Koucky & Partners AB, 2021).

1.7 Konsekvenser för A-traktorförare

AM-körkort ger behörighet att köra A-traktor men är inte det enda sättet att få köra sådana fordon. Traktorkort ger också behörighet att köra A-traktor. Traktorkortet är inte kopplat till någon obligatorisk utbildning utan endast ett kunskapsprov. Utbildningen för AM är inte avsedd för A-traktor, men kan vara den utbildning A-traktorförare får. Förbättringar av AM-utbildningen och möjligheten att utbildas för fyrhjuliga fordon bör ge positiva effekter även för de som väljer att köra A-traktor med AM-körkort. Den 20 mars 2024 fanns, enligt Transportstyrelsens uppgifter, 36 281 traktorer som är ombyggda bilar (A/EPA-traktor) i trafik (och ytterligare 20 305 som var avställda).

Olyckorna med A-traktorer ökar. I Folksam's analys av olyckor med A-traktorer och mopedbilar satt samtliga svårt skadade i A-traktorer (Kullgren and Ydenius, 2023). I det regeringsuppdrag Transportstyrelsen redovisade 2022 angående A-traktorer tas bristfällig utbildning upp som en av anledningarna till A-traktorförarens olyckor.

I skrivande stund är det oklart om den EU-pilot som Sverige har fått av EU-kommissionen, angående hur Sverige har implementerat gällande körkortsdirektiv i fråga om A-traktorer, kommer att leda till ändrad reglering på området. Det förslag till nytt körkortsdirektiv som har presenterats öppnar också möjligheten att införa en särskild behörighet B1 för A-traktorförare. När ett nytt direktiv så småningom träder ikraft kan det bli aktuellt att implementera en ny förarbehörighet i Sverige. Det kommer i så fall att krävas omfattande ny reglering, bland annat nya fordonsbestämmelser, krav på utbildning och prov. I avvaktan på beslut om nytt körkortsdirektiv kan vi i nuläget inte föreslå några nya bestämmelser som direkt träffar enbart A-traktorförare. Det medför också att vi i det här arbetet fokuserar främst på mopedförarna.

2. Vad ska uppnås?

Vi fokuserar i det här arbetet på utbildningsinnehållet för att få säkrare förare och en mer riskbaserad utbildning anpassad till det fordonsslag man senare avser att köra (med övningskörning även med fyrhjuliga mopeder). Eftersom singelolyckor ofta kan kopplas till vårdslös körning finns potential att minska olyckorna om man kan ändra förarnas inställning.

Om utbildning utformas specifikt för antingen två eller flera hjul bör det finnas möjlighet att komplettera för att få behörighet för båda kategorierna.

I grunden finns alltid en strävan att åstadkomma tydliga, funktionella och relevanta regler – att reglera det som behövs men inte mer.

2.1 Avgränsningar

Vi fokuserar i det här arbetet på utbildningsinnehållet och kommer inte med förslag på ändrade lärarkrav. Vi anser dock att det är viktigt att de lärare som bedriver undervisning på AM-utbildningen är väl kvalificerade och lämpade för den utmanande uppgiften att skapa insikter som leder till ökad riskmedvetenhet hos femtonåringar. Eftersom det är en utbildning som är obligatorisk för alla blivande AM-förare är det angeläget att den håller hög kvalitet.

Vi har inte för avsikt att föreslå ändringar i lag och förordning inom ramen för detta arbete. Det innebär att vi exempelvis inte övervägt förslag som rör körprov och privat övningskörning utan fokuserar på de områden som Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om

Vi har inte föreskrivit något om användning av simulator. Simulator får inte räknas som praktisk undervisning, men kan vara bra som komplement i teoretiska delar, till exempel för att förbereda sig inför praktiska lektioner i trafik eller som diskussionsunderlag när man pratar om olika farliga situationer.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:51) om kunskapsprov, behörighet AM behöver uppdateras, men eftersom det sannolikt kommer att krävas ändringar till följd av det fjärde körkortsdirektivet inleds arbetet med dessa föreskrifter först när direktivet är fastställt. Då det redan framgår av TSFS 2012:51 att utbildningsmålen i kursplanen ska ligga till grund för innehållet i och bedömningen av provet bedöms det ändå vara möjligt att anpassa provet till det nya kursplaneinnehållet. Några ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser, bedöms inte krävas i dagsläget eftersom reglerna för själva provet inte ändras.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om det inte heller fortsättningsvis blir möjligt att övningsköra med fyrhjuliga mopeder och populariteten för mopedbilar fortsätter att öka kommer ännu fler att få behörighet att köra sådana fordon utan att ha kört dem, vilket är negativt för trafiksäkerheten.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

För att minska olyckorna skulle man kunna tänka sig andra typer av kommunikation för att medvetandegöra blivande AM-förare om riskerna, men det torde inte vara en fråga om bristande information utan snarare attityder och beteende som behöver förändras. Det är svårt att nå de som bäst behöver det och åstadkomma sådana förändringar via informationskampanjer.

3.3 Regleringsalternativ

TSFS 2009:12

Eftersom ändringar föreslås i många delar av föreskrifterna bedömer Transportstyrelsen att det är lämpligt med ett nytryck.

Undervisning för att få köra mopeder med två, tre eller fyra hjul

I förslaget till nya föreskrifter läggs några inledande paragrafer till för att beskriva att utbildningen kan ges i en lång och en kort variant beroende på om den omfattar både två- och fyrhjuliga mopeder eller bara en typ av moped. I de nya föreskrifterna har vi utgått från att den nuvarande utbildningen utvidgas till att omfatta såväl två- och fyrhjuliga mopeder. Emellertid kan det förekomma att en elev inte har behov av att få behörighet för båda typerna av moped och då utgår övningskörning med den mopedtyp som inte är aktuell, vilket leder till en kortare utbildning. Teoriundervisningen och provet omfattar ändå kunskap om båda typerna av moped.

Huvuddelen avser sådant som gäller oavsett typ, men det finns också med aspekter som är mer specifika för respektive mopedtyp.

Ytterligare bestämmelser om villkor och hävande av villkor läggs till för att det på körkortet ska framgå vilken mopedtyp innehavaren utbildats för. Rubriken *Villkor och hävande av villkor* läggs till för att det ska bli tydligare vad dessa paragrafer avser. Under rubriken *Undervisningstid* finns information om undervisning för att häva villkor.

De föreslagna föreskrifterna gör det alltså möjligt att övningsköra även med fyrhjulig moped och *Krav på fordon* får en egen rubrik.

I föreskriftsförslaget ändras utbildningens omfattning och innehåll för att ge utrymme för mer övningskörning och specifikt innehåll för respektive mopedtyp.

Minsta undervisningstid utökas och specificeras för läroledd teoriundervisning och praktisk undervisning. Minimigränser sätts för körning i gatu- och landsvägstrafik eftersom erfarenhet är en viktig förutsättning för att bli en säkrare förare. Om man jämför med behörighet A eller B, där man dessutom kan övningsköra privat, är det ändå lite tid att både lära sig hantera fordonet och trafiksituationen. Praktisk undervisning inleds med grundläggande manöverträning. För tvåhjuliga moped ska sådan träning ske på verksamhetens övningsplats, men när det gäller fyrhjulig moped har vi lämnat öppet för att det, liksom för behörighet B, kan ske på annan plats där det inte är mycket trafik.

Praktisk undervisning för att häva villkor bedöms kunna vara kortare (6 timmar) än den undervisning som annars gäller för en av mopedtyperna (8 timmar) eftersom det rör sig om en komplettering för en individ som redan har AM-körkort.

I föreskriftsförslaget utökas kursinnehållet något, främst med fokus på risker. Det gäller exempelvis distraktioner, mobiltelefonanvändning, vägförhållanden, väderlek, stoppsträcka, konsekvenser av överträdelser, överskattning av sin förmåga och korrekt användning av reglage. Innehåll specifikt gällande tre- och fyrhjuliga mopeder läggs till (LGF-skylt, bilbälte, backning, parkering) och det som bara gäller tvåhjuliga mopeder (kryp-körning) markeras som sådant. Det anges också att körning ska ske både inom och utom tätbebyggt område (för att förarna ska få erfarenhet av att köra på vägar där hastighetsbegränsningen överstiger mopedernas maxhastighet).

Ansökan, krav på verksamheten, identitetskontroll och rapportering

Kravet på lärarens personliga lämplighet tas bort eftersom vi inte anser att vi har bemyndigande att ställa sådana krav. För de flesta av lärarna finns det

täckning av detta i annan reglering. Grundkravet är att lärarna ska vara godkända trafiklärare där det i lag och förordning om trafikskolor krävs personlig lämplighet för godkännande (3§ andra stycket förordningen [1998:978] om trafikskolor) och Transportstyrelsen har mandat att återkalla trafiklärarens godkännande om vi finner att denne är olämplig (6 § lagen [1998:493] om trafikskolor).

Krav på dokumentation av motsvarande kompetens som trafiklärare omformuleras så att det inte inbegriper en hänvisning. Krav på underlag gällande övningsplats för grundläggande manöverträning förtydligas. En beskrivning av hur utbildningstiden fördelas mellan moment efterfrågas. Stycket om komplettering av uppgifter om lärare och lokal tas bort eftersom det inte ses som nödvändigt.

I förslaget specificeras att det ska finnas minst en moped per deltagare vid övningskörning på övningsplats. När det gäller övningskörning i trafik får läraren enligt körkortsförordningen bara ha uppsikt över en elev. Dock ser vi det som möjligt att ha ytterligare en elev som passagerare. Den tid då den medföljande eleven observerar den andra elevens körning får räknas in i den medföljande elevens praktiska körning endast om den eleven aktiveras på ett sådant sätt att det är en lärorik upplevelse även för denne. Detta kan exempelvis ske genom att eleven får uppgifter att utföra som har koppling till den andra elevens körning, risker och trafikmiljön och som eleverna sedan kan reflektera över tillsammans.

Krav på skyddsutrustning specificeras och får en egen rubrik.

Villkor för fjärrundervisning specificeras i förslaget till föreskrifter och kompletteras med ett allmänt råd. Att *som komplement, en mindre del av teoriundervisningen* kan ske som fjärrundervisning innebär att det är mindre än hälften av tiden för de teoretiska delarna som kan komma ifråga.

Identitetskontrollen behöver inte nödvändigtvis ske före utbildningen men innan den avslutas. Med tanke på att utbildning sker vid flera tillfällen måste utbildaren kunna säkerställa att rätt person genomgått utbildningen.

För att ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att kontrollera att tillståndshavarna följer regelverket när det gäller rapporterade elever införs bestämmelser om att utbildarna ska ha ett elevregister som kan granskas vid tillsyn.

Tidpunkt för rapportering kopplas till uppnådda mål för att betona att det krävs mer än bara närvaro för att eleven ska kunna sägas ha genomgått utbildningen.

Paragraferna om förändring av bolagsform och förfarande vid tillståndshavarens konkurs eller dödsfall (3 kap. 17–18 §) tas bort då det sällan förekommer och Transportstyrelsen inte bedöms ha bemyndigande att reglera det.

Övrigt

Nuvarande inledande paragraf i kapitel 3 stryks eftersom den bara är en upplysningsparagraf, vilket får följderna för numreringen av de efterföljande paragraferna. Ytterligare paragrafer läggs till för att reglera fjärrundervisning och undervisningstid. Rubriker läggs till för att göra det hela mer överskådligt.

Verben i kursplanen förklaras i en ny paragraf (4 kap. 2 §).

Föreskrifternas språkliga utformning har också justerats, ibland genom att välja andra ord, ibland genom att flytta delar av satser. *Giltigt körkort* har ändrats till *gällande körkort*.

Nuvarande inledande paragraf i kapitel 5 stryks eftersom den bara är en upplysningsparagraf som inte tillför något. Även paragrafen om åtgärdsprogram sist i kapitlet tas bort eftersom den huvudsakligen beskriver Transportstyrelsens arbetssätt. Det framgår redan av lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar att Transportstyrelsen har rätt att få de uppgifter och handlingar som behövs för tillsynen.

De övergångsregler som funnits i föreskrifterna har nu tjänat ut sin roll och vi har inte sett behov av nya.

Villkorskoder i TSFS 2012:60

Rubriken justeras och två nya koder förs in i ändringsföreskrifter gällande bilaga 3 i och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll:

110 Begränsat till tvåhjulig moped klass I

111 Begränsat till tre- och fyrehjulig moped klass I

4. Vilka är berörda?

De 371 tillståndshavare som utbildar för behörighet AM och deltagare på sådana utbildningar. Under 2022 genomfördes 99 737 kunskapsprov för AM-behörighet. Eftersom personer kan göra flera prov efter ett underkänt prov har vi ingen exakt uppgift om hur många personer det handlar om men det är mer än 47 000.

Trafikverket berörs eftersom de utformar och administrerar proven. Transportstyrelsen påverkas också eftersom vi hanterar tillstånd och tillsyn.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

5.2 Medborgare

I dagsläget kostar en AM-utbildning omkring 5 000–7 000 kronor. En utökad utbildning bör ge bättre förberedda förare, men medför också ökade kostnader för individen. Exakt hur stora beror på marknaden, men om man utgår ifrån att kostnaden för en lärare uppgår till 1 000 kronor/timme som ska fördelas på eleverna som undervisas (max 16 vid teoriundervisning, max 4 vid manöverträning på övningsplats och 1–2 vid övningskörning i trafik) och beaktar det föreslagna antalet undervisningstimmar ser det ut enligt nedan (I dessa beräkningar ingår inte kostnader för inköp, försäkring och reparationer. Enligt STR kan kostnad om 2 500 kronor tillkomma per kurs för omkostnader för fyrhjulig moped.)

Övningskörning i trafik med en elev

För utbildningen för AM-körkort utan restriktioner (alltså utan villkorskod 110 eller 111) kan kostnaden hamna på drygt 16 000 kronor inklusive moms om all övningskörning i trafik sker med en elev. Motsvarande skattning för körkort begränsat till tvåhjulig moped blir 9 000 och för fyrhjulig moped 11 000 kronor (skillnaden beror på att man inte kan övningsköra med fyra fyrhjuliga mopeder samtidigt). Kompletteringsutbildning med enskild körning under sex timmar skulle uppgå till omkring 5 500–7 500 kronor inklusive moms.

Övningskörning i trafik med två elever

Om man genomför övningskörningen i par minskar kostnaden betydligt – från 9 000 kronor till omkring 5 000 kronor för tvåhjulig moped (men man får förstås mindre tid som förare). Kostnaden för övriga utbildningar hamnar utifrån dessa beräkningar mellan 3 750 och strax under 9 000 kronor.

Följder av förlängd utbildningstid

Det är svårbedömt hur stor effekt ökade kostnader har på hur många som väljer att ta AM-körkort, men med tanke på att kostnaden ökar är det sannolikt att färre har råd att ta AM-körkort. I en enkätundersökning som genomförts av VTI (Selander and Wallhagen, 2023), där visserligen bara 17 procent svarade, angav 17 procent av föräldrarna att de kunde betala upp till

500 kronor ytterligare för AM-utbildningen. Strax under 30 procent av föräldrarna kunde betala upp till 1 000 kronor ytterligare för utbildningen och mer än 20 procent 2 000 kronor eller mer. Dock önskade närmare nio av tio föräldrar att ungdomarna hade fått någon form av praktisk körning med fyrhjuligt fordon hos utbildaren.

Att det finns ett minimikrav på antal timmar i trafik innebär att eleven får fler timmar enskild undervisning, vilket är dyrare än om en hel grupp delar på lärarkostnaden. Men det innebär också att eleven får mer utbildning och erfarenheter av körning i trafik. De ökade kostnader som ändringarna medför får anses vara acceptabla med tanke på den trafiksäkerhetsvinst som kan uppnås. Om den förändrade utbildningen lyckas göra mopedförarna mer riskmedvetna bör olyckorna minska.

Om den utökade utbildningen får till följd att eleverna klarar provet i högre utsträckning sparar man in kostnader för ytterligare prov (325 kronor dagtid eller 400 kronor kvällar och helger).

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Viss justering av de rapportsystem som används för att rapportera genomförd utbildning till Transportstyrelsen kommer att krävas. Nya undervisningsplaner kommer att behöva granskas av Transportstyrelsen, vilket kommer att kräva extra resurser i ett inledande skede då många utbildningsplaner inkommer. Tillstånds- och tillsynsverksamheten är avgiftsfinansierad och vi bedömer att de ökade kostnaderna kopplade till tillstånd och tillsyn bör kunna rymmas inom befintlig verksamhet om det planeras in i förväg.

Eftersom de medarbetare vid Transportstyrelsen som arbetar med tillsyn följer hela utbildningen blir det en längre utbildning att tillsyna, men det utgör en förhållandevis liten förändring för verksamheten i stort. Krav på elevregister underlättar vissa kontroller och de paragrafer som tagits bort påverkar inte det bemyndigande Transportstyrelsen har när det gäller att begära och granska uppgifter.

Utvecklingskostnaderna för att ändra rapporteringssystemen att omfatta fler än en utbildningsvariant och för att hantera villkor har av avdelning Körkort preliminärt uppskattats till mellan 3,9 och 11,6 miljoner kronor. Denna bedömning utgår ifrån att det tar fem personer med nyckelkompetens minst ett drygt halvår på heltid att åstadkomma nödvändiga förändringar.

Trafikverket kommer att behöva anpassa kunskapsprovet efter det justerade innehållet i kursplanen. Arbetet bedöms rymmas inom den ordinarie verksamheten för att utveckla prov. Eftersom det är samma teoretiska

kursplanemål oavsett om man utbildas för två- eller fyrhjulig moped behövs det inte olika kunskapsprov.

5.4 Miljö

Även om de praktiska momenten ökar utgör de en mycket liten del av mopedförarnas användning av fordonet och utgör därför ingen nämnvärd miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

I enlighet med Nollvisionens mål bör denna förändring av AM-utbildningen genomföras med syfte att på sikt bidra till att sänka olyckstalen. Färre skador innebär minskat lidande och minskade samhällskostnader.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

En utökning av utbildningstiden innebär ökade kostnader för de som ska ta AM-körkort. Utbildare kan ändå välja att lägga mer tid utöver dessa timmar, i form av såväl undervisning som hemuppgifter.

I stället för att dra ner på antalet undervisningstimmar för att minska kostnaderna för medborgarna har vi valt det föreslagna alternativet. Det innebär att vi har frångått principen att bara tid när eleven själv kör räknas som praktisk undervisning och gett möjlighet att genomföra undervisning med en elev som medföljande, för att få en kostnad som är försvarlig i förhållande till vad man kan vinna. Det förutsätter förstås att båda eleverna får köra och att den medföljande eleven aktivt deltar. Aktivt deltagande innebär att eleven får uppleva trafiksituationer från tre perspektiv:

- 1 köra själv,
- 2 åka med läraren (att se och känna hur läraren kör och agerar för att få lite av ett facit av hur det ska kännas och se ut),
- 3 se den andra eleven köra och få uppgifter för att vara aktiv.

Som aktiv passagerare kan eleven oftast slappna av i större utsträckning än som förare och är troligen mer mottaglig för det utbildningen syftar till.

Att använda dessa tre perspektiv och varva med stopp är ett sätt att få till diskussioner. Både diskussioner och reflektioner blir mer levande när det görs med mer än en elev åt gången, även i trafiken. Det blir också tidseffektivt genom att instruktioner för körning, information om risker, tips och råd kan ges till två elever samtidigt.

Arbets sättet fungerar också för att påverka attityder, beteende och värderingar. Det är först med två elever det går att utmana dem och kontrastera deras åsikter sinsemellan, inte bara mot vad en lärare tycker.

Föreskriftsgruppen övervägde att definiera vilka delar som lämpar sig för fjärrundervisning, men eftersom Transportstyrelsen vid ansökan kommer att bedöma om planerna gällande vilka innehållsområden som ska bedrivas som fjärrundervisning är ändamålsenliga valde vi att inte reglera det. Vi bedömer att det är svårare att påverka elevernas attityder och tänkande kring risk vid fjärrundervisning än vid undervisning på plats. Diskussioner bör föras kring hjälm- och bältesanvändning, passagerare, trimning, alkohol, droger, trötthet, stress, mobilanvändning och gruppträck.

Vi övervägde också att föreskriva om hur många timmar i sträck undervisning får ske, men avstod. Med tanke på att undervisningstiden utökats ser vi det som mindre troligt att utbildarna väljer att genomföra allt i ett sträck. Förhoppningsvis inser utbildarna själva vad som är rimligt och att det är viktigt att eleverna får tid att reflektera och smälta vad de lärt sig.

Förslaget innebär sammantaget att samtliga mopedförare har genomgått en utbildning med övningskörning på det fordon som de faktiskt avser att köra ute i trafiken. Utbildningen har också förstärkts genom att ge större utrymme för diskussioner om risker och beteenden som utgör fara i trafiken. Förslaget förväntas bidra till färre olyckor där trafikantgruppen mopedister är inblandade och bidrar därmed till nollvisionen som Transportstyrelsen åtagit sig att bidra till för att minska allvarligt skadade och dödade i trafiken.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om regler om mopedutbildning och prov enligt 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Transportstyrelsen har enligt 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkort, traktorkort och förarbevis och om sifferkoder som inskränker behörigheter.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Enligt avsnitt 1 A i bilaga II till körkortsdirektivet (2006/126/EG) ska kunskapsprov för samtliga behörigheter ha ett visst innehåll. Dessa krav uppfylls redan i existerande reglering, men är inte på en sådan detaljerad nivå att de ändringar som föreslås specifikt nämns. De föreslagna ändringarna är dock snarare en specificering av krav som redan existerar än en ökning av kraven.

Förslaget innehåller ändringar som gäller fordon vilket innebär att det behöver anmälas till kommissionen enligt artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Förslaget innehåller inte nya eller ändrade krav på tjänster så vi ser inte behov av att anmäla enligt tjänstedirektivet (2006/123/EG).

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Informationsinsatser bör göras till utbildare och allmänheten. Det måste finnas tillräcklig tid mellan beslut och ikraftträdande för att myndigheter och utbildare ska hinna göra nödvändiga förberedelser som att uppdatera undervisningsplaner och anskaffa lämpliga fordon.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Att ge möjlighet att utbildas på fyrehjulig moped ger ökade valmöjligheter för blivande mopedförare. Omkring 45–46 procent av de kunskapsprov för AM som genomförts under 2022 och 2023 har genomförts av kvinnor och godkännandegraden har varit aningen lägre för kvinnorna. I den enkätundersökning som genomfördes av NTF var det fler kvinnor som svarade på frågorna om mopedbil, men det går inte att fastställa om det är representativt för gruppen (Selander et al., 2023). Om man ser till registrerade ägare är de huvudsakligen medelålders män, vilket kan vara en följd av att ungdomars

föräldrar registreras som ägare (SCB, 2022). Vi har ingen indikation på att de föreslagna förändringarna skulle påverka män och kvinnor olika.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Att lägga till ytterligare innehåll och utöka såväl teoriundervisning som praktisk körning bör bidra till minskad risk för att AM-förare dödas eller skadas allvarligt i trafiken. När det gäller effekt på miljö och hälsa antas effekten vara försumbar då de kursplanemål som rör miljö inte har förändrats nämnvärt. Möjliga effekter av eventuell ökad mopedanvändning beror på om det leder till att färre cyklar eller till att färre behöver bli skjutsade.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det är 371 tillståndshavare som utbildar för behörighet AM. En procent av dessa har 50 eller fler lärare och 87 procent har färre än tio lärare. 92 procent av tillståndshavarna är trafikskolor.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Föreslagna förändringar kommer att medföra ökade kostnader för utbildare. Eftersom tiden utökats, kursplanen förändrats och nu omfattar både två- och fyrehjulig moped måste de lägga tid på att utveckla sina undervisningsplaner och sin undervisning utifrån den nya inriktningen.

Även om det egentligen tar 5–10 timmar att skriva en undervisningsplan ska den utarbetas och alla relevanta synpunkter inhämtas vilket gör att hela processen enligt STR beräknas ta 40 timmar. Om man beräknar att kostnaden för en lärare är 1000 kronor/timme och man lägger till moms blir det en total kostnad på 50 000 kronor. Om företagen samarbetar kan kostnaden bli betydligt lägre.

Nya föreskrifter och nya undervisningsplaner innebär också att lärarna behöver utbildas så de är insatta i nyheterna.

Vi bedömer att de flesta utbildare redan har någon typ av register över eleverna, varför de nya bestämmelserna kring detta endast påverkar ett fåtal.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Eftersom även fyrehjuliga mopeder får användas under utbildningen kommer förmodligen utbildare att skaffa sådana fordon om de ska utbilda för sådana

mopeder. De kan kosta mellan 100 000 och 250 000 kronor, vilket är betydligt mer än tvåhjuliga mopeder som brukar ligga mellan 15 000 och 50 000 kronor.

Förutom högre inköpskostnad är fyrhjuliga mopeder enligt STR också avsevärt dyrare att försäkra och går ofta sönder. Om man räknar med en inköpskostnad runt 200 000 kronor som avskrivs med 50 000 kronor per år, försäkringskostnader på omkring 15–20 000 kronor/år och service och underhåll på 10–20 000 kronor/år innebär det en årlig kostnad för fyrhjuliga mopeder på sammanlagt omkring 80 000 kronor/år. Enligt en källa i försäkringsbranschen ligger genomsnittligt årlig försäkringskostnad för nyare mopedbilar mellan 10 000 och 15 000 kronor beroende på var i landet trafikskolan ligger.

Det finns inget uttryckligt krav på att utbildarna ska tillhandahålla fordon så det är även möjligt att använda elevers egna fordon under AM-utbildningen, förutsatt att de är lämpliga.

Eftersom förslaget innebär att tid för övningskörning utökas och minimitid för körning i trafik anges kan företagen inte längre begränsa sådan körning till en eller två timmar fastän att övningsköra med en elev är trafikskolornas minst lönsamma aktivitet. Att övningsköra med två elever åt gången förekommer idag och kommer även fortsättningsvis att vara möjligt. Det är då en som kör och som läraren har uppsikt över (i enlighet med 4 kap. 6 § körkortsförordningen) och en som åker med. I förslaget förtydligas att för att det ska räknas som undervisningstid räcker det inte att bara åka med. Det förutsätts att läraren kan aktivera eleven som är passagerare genom att ge denne uppgifter och ställa frågor i samband med körningen (gärna kopplade till säkerhetsattityder och att upptäcka och förebygga risker).

Då fler kursplanemål gäller risker och det viktigt att skapa insikter hos ungdomarna (det är företrädesvis ungdomar som tar AM-körkort) för att förebygga olyckor behöver utbildarna anpassa sin utbildning utifrån de nya förhållandena (krav och tidsomfattning). I likhet med riskutbildningar för andra behörigheter ställer det höga krav på lärarnas pedagogiska förmåga. Det kan också krävas mer utrymme för diskussion och reflektion.

Med tanke på att teoriutbildningen föreslås vara 10 timmar är det inte lämpligt att genomföra alla dessa samma dag.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

För att företagen ska kunna täcka sina kostnader kommer priset för AM-utbildningen att höjas. Det kan innebära att färre väljer att ta AM-körkort. Å andra sidan får företagen in mer intäkter per kund, men inte per timme.

Kanske väljer fler att ta förarbevis för klass II eller att vänta tills de är 16 år och ta traktorkort.

I förslaget krävs uttryckligen att det ska finnas mopeder till alla vid övningskörning på övningsplats. Det innebär ingen större skillnad för utbildarna, men det är kostsamt för utbildare att ha en stor fordonspark. Att köpa in fyrhjuliga mopeder är kostsamt och kräver resurser som kanske inte alla utbildare har. Det medför merkostnader för den praktiska övningskörningen med uppskattningsvis 2 500 kronor per kurs jämfört med tvåhjuliga mopeder. Om en utbildare inte kan erbjuda utbildning för såväl två- som fyrhjuliga mopeder kan det påverka deras konkurrensförmåga. Det kan i sin tur innebära att tillgången till sådan utbildning blir sämre i vissa regioner.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Vi ser inga andra uppenbara effekter.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Det kan hända att små företag inte har resurser att investera i en kostsam fordonspark. De kanske inte har råd att köpa mopedbilar. Det är dock fortfarande möjligt att endast erbjuda utbildning på tvåhjulig moped. Det är inte heller absolut nödvändigt att köpa fyrhjuliga mopeder för att bedriva utbildning för sådana eftersom det är möjligt att använda elevernas fordon om dessa är lämpliga. Vi har därför inte har ansett att någon särskild reglering är nödvändig.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Fler och längre utbildningar	Större investeringar om man erbjuder utbildning för 4-hjulig moped		Kan innebära både ökade kostnader och ökade inkomster
Medborgare	Mer anpassad utbildning och mer övning. Ökad säkerhet för förare och medtrafikanter		Ökade kostnader med upp till 11 beroende på elevens val av utbildning	
Staten m.fl.			3 875-11 625	Trafikverket behöver göra om kunskapsproven Inledningsvis fler undervisningsplaner att bedöma för Transportstyrelsen. Längre utbildning att tillsyna. Justeringar av datasystem för rapportering av utbildning
Externa effekter	Lägre kostnader för samhället	-	-	
Totalt				

E. Samråd

Det finns inga krav på samråd. Berörda branschorganisationer har varit delaktiga i arbetet med att ta fram innehåll i föreslagna föreskrifter vid en inledande workshop och med kortare avstämningar med branschföreträdare i vissa frågor under arbetets gång.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Susanne Alger, utredare
telefon 010-495 45 03, E-post: susanne.alger@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, jurist
telefon 010-49 55685, E-post: jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Referenser

- BONANDER, C., ANDERSSON, R. & NILSON, F. 2015. The effect of stricter licensing on road traffic injury events involving 15 to 17-year-old moped drivers in Sweden: A time series intervention study. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 154-161.
- ERIKSSON, J., HENRIKSSON, P. & RIZZI, M. C. 2022. *Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall: en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- FORWARD, S., HENRIKSSON, P., NYBERG, J. & FORSBERG, I. 2012. *Effekten av de nya reglerna för AM-behörighet (moped klass I): en för- och efterstudie*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- IF 2021. Fler kör moped – antalet skador har ökat med 91 procent.
- KOUCKY & PARTNERS AB 2021. Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet.
- KULLGREN, A. & YDENIUS, A. 2023. Olyckor med personskada i mopedbilar och A-traktorer rapporterade till Folksam 2017 - 2022. Folksam.
- SCB. 2022. *Stor ökning av mopedbilar i Sverige* [Online]. Available: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/stor-okning-av-mopedbilar-i-sverige/> [Accessed 2023-09-25 2023].
- SELANDER, H. & WALLHAGEN, S. 2023. Riskmedvetenhet, säkerhet och utbildning för unga förare med AM-körkort. Enkätstudier, workshops och intervjuer. . Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- SELANDER, H., WALLHAGEN, S. & FRIIS, C. 2023. Unga förare med A-traktor och mopedbil: utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- STAVE, C. 2012. Processutvärdering av körkortsutbildning för EU-moped. *VTI rapport*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- TRAFIKVERKET 2018. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018 [Elektronisk resurs]. Borlänge: Trafikverket.
- TRAFIKVERKET 2020. Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2020 [Elektronisk resurs]. Borlänge.
- WALLHAGEN, S. & SELANDER, H. 2023. Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten : litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata. *VTI resultat*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning av förare för behörighet AM;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

beslutade den [Välj ett datum].

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) samt beslutar följande allmänna råd.

VÄGTRAFIK

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om utbildning till förare av mopeder klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

2 § Utbildningen ska omfatta praktisk undervisning för antingen

1. tvåhjulig moped,
2. fyrehjulig moped, eller
3. både tvåhjulig moped och fyrehjulig moped.

Bestämmelserna i dessa föreskrifter gäller utbildning för både tvåhjulig moped och fyrehjulig moped om inget annat anges.

Villkor och hur villkor upphör att gälla

3 § För den som genomgått utbildning enligt 2 § första stycket 1 utfärdas efter godkänt förarprov ett körkort med villkor som begränsar behörigheten till tvåhjulig moped. För den som genomgått utbildning enligt 2 § första stycket 2 utfärdas efter godkänt förarprov ett körkort med villkor som begränsar behörigheten till tre- och fyrehjulig moped.

4 § Ett villkor med begränsning till tvåhjulig moped respektive tre- och fyrehjulig moped upphör att gälla om körkortshavaren

1. genomgår en kompletterande praktisk utbildning enligt 3 kap. 9 §, eller
2. avlägger ett godkänt förarprov för annan körkortsbehörighet.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Första stycket gäller inte villkor av medicinska skäl.

2 kap. Ansökan om tillstånd att bedriva utbildning

1 § Ansökan om tillstånd att bedriva utbildning till förare av moped klass I ska ges in till Transportstyrelsen på en blankett som styrelsen tillhandahåller.

2 § Till ansökan ska bifogas

1. ett högst tre månader gammalt bevis från Bolagsverket om att sökanden inte är försatt i konkurs, om sökanden är en fysisk person, eller ett registreringsbevis från Bolagsverket, om sökanden är en juridisk person,

2. namn och personnummer eller samordningsnummer på den eller de som ges behörighet att företräda utbildningsverksamheten, om sökanden är en juridisk person,

3. namn och personnummer eller samordningsnummer på den eller de lärare som ska undervisa,

4. uppgifter som styrker lämpligheten av den lokal eller de lokaler som ska användas i undervisningen,

5. en undervisningsplan enligt 3 kap. 1 §, och

6. en beskrivning av övningsplatsen för grundläggande manövrering med tvåhjulig moped där det också framgår hur verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt. En karta eller skiss med måttangivelser som tydligt visar hur platsen är utformad ska bifogas.

Bevis enligt första stycket 1 behöver inte bifogas om sökanden har annat giltigt tillstånd att bedriva förarutbildning.

För lärare som inte är godkänd trafiklärare ska även dokumentation bifogas som styrker innehav av motsvarande kompetens.

3 kap. Krav på utbildningsverksamheten

1 § Utbildningen ska bedrivas enligt undervisningsplanen. Den ska ange innehållet i utbildningen, hur utbildningen ska bedrivas och hur målen i kursplanen ska uppnås. Därutöver ska den tidsmässiga omfattningen av utbildningen anges, samt hur utbildningstiden fördelas mellan de olika moment som ingår.

2 § Bestämmelser om tillfällig yrkesutövning och erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats eller erkänts i en annan stat än Sverige inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Schweiz finns i lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer och i de föreskrifter som meddelas i anslutning till den lagen.

3 § För att få undervisa krävs att läraren

1. har körkort med behörighet B och har haft sådan behörighet under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren, och

2. är godkänd som trafiklärare enligt 3 § lagen (1998:493) om trafikskolor eller har motsvarande kompetens.

4 § Utöver det som framgår av 3 § ska läraren ha antingen

1. körkort med behörighet A1, A2 eller A,
2. körkort med behörighet AM som erhållits genom godkänt kunskapsprov eller genom utbyte av förarbevis för moped klass I, eller
3. intyg från utbildare med tillstånd om genomgången utbildning av förare för behörighet AM.

Med körkort avses gällande körkort utfärdat i en stat inom EES.

5 § Utbildning får endast bedrivas under förutsättning att

1. antalet elever vid teoretiska delar av utbildningen är högst 16 per utbildningstillfälle,
2. antalet elever per lärare är högst fyra och det finns tillgång till minst en moped per elev vid övningskörning på övningsplats enligt 8 § andra stycket,
3. antalet elever per lärare vid övningskörning i gatutrafik och på landsväg är en som är förare och högst en som är passagerare,
4. läraren och eleverna är samtidigt närvarande vid undervisningen, och
5. utbildningslokalen och övningsområdet är lämpliga för ändamålet med hänsyn till antalet elever och valet av undervisningsmetodik.

6 § Den som har tillstånd att bedriva AM-utbildning ska ha ett register över elever som genomgår eller genomgått utbildningen under åtminstone innevarande och föregående år. I registret ska finnas uppgift om elevernas namn, personnummer eller samordningsnummer och datum för rapportering av genomförd utbildning.

7 § Trots 5 § 4 får en mindre del av teoriutbildningen bedrivas som fjärrundervisning. Med fjärrundervisning avses interaktiv undervisning som bedrivs med informations- och kommunikationsteknik där elever och lärare är åtskilda i rum men inte i tid.

För fjärrundervisning gäller följande villkor:

1. Det ska särskilt beskrivas i undervisningsplanen hur den delen av utbildningen ska genomföras samt dess omfattning i tid.
2. Antalet elever per utbildningstillfälle ska vara högst åtta och samtliga ska delta via fjärrundervisning.
3. Den tekniska lösningen för fjärrundervisning ska vara lämplig för sitt ändamål, och läraren och eleverna ska kunna se, höra och kommunicera med varandra under utbildningen.
4. Det ska finnas rutiner för att kompensera utbildningstid som uteblivit på grund av tekniska störningar.

Allmänna råd

För att undvika att undervisningstid går förlorad på grund av tekniska störningar bör läraren, innan utbildningen påbörjas, kontrollera med varje elev att uppkopplingen och den tekniska lösningen fungerar på ett bra sätt.

Grundläggande manöverträning

8 § Eleven ska ha genomgått grundläggande manöverträning på lämplig plats innan övningskörning i gatu- och landsvägstrafik äger rum.

Grundläggande manöverträning med tvåhjulig moped ska ske på verksamhetens övningsplats. Övningsplatsen ska ha en lämplig utformning med hänsyn till säkerheten och den föreskrivna utbildningen så att övningarna kan genomföras i en färdhastighet som ger eleven möjlighet att nå målen i kursplanen. In- och utfarter ska vara anordnade så att annan trafik inte förekommer på övningsplatsen under manöverträningen.

Krav på fordon

9 § De mopeder som används vid utbildningen ska vara registrerade i vägtrafikregistret som moped klass I och vara lämpliga för utbildningen.

Praktisk undervisning som hör till utbildning för tvåhjulig moped ska genomföras med en sådan moped. Praktisk undervisning som avser utbildning för fyrehjulig moped ska genomföras med en sådan moped.

Undervisningstid

10 § Den teoretiska undervisningen ska omfatta minst 10 timmar och vara läroled.

Praktisk undervisning som avser både två- och fyrehjulig moped ska uppgå till minst 14 timmar. Av dessa ska körning i gatu- och landsvägstrafik uppgå till minst 6 timmar för respektive slag av moped

Praktisk undervisning för den som avser att ta körkort med begränsning till körning med tvåhjulig moped eller tre- och fyrehjulig moped ska uppgå till minst 8 timmar, varav minst 6 timmar i gatu- och landsvägstrafik.

11 § Den som inte längre vill ha sitt körkort begränsat till tvåhjulig moped respektive tre- och fyrehjulig moped ska genomgå kompletterande praktisk utbildning under minst 6 timmar, varav minst 4 timmar i gatu- och landsvägstrafik.

För den vars körkort är begränsat till tvåhjulig moped ska utbildning genomföras med fyrehjulig moped.

För den vars körkort är begränsat till tre- och fyrehjulig moped ska utbildning genomföras med tvåhjulig moped.

12 § I undervisningstiden ingår inte raster.

13 § Om en elev följer med som passagerare vid övningskörning enligt 5 § 3 ska eleven ges undervisning för att övningskörningen ska räknas som undervisningstid för denne.

Krav på skyddsutrustning

14 § Tillståndshavaren ansvarar för att körning vid praktisk undervisning inte genomförs utan att eleven använder skyddshjälm och ändamålsenlig skyddsutrustning. Utrustningen ska bestå av hjälm, ryggskydd, handskar, stabila skor och heltäckande klädsel.

Första stycket gäller inte körning med moped med karosseri.

Identitetskontroll och rapportering

15 § Läraren ansvarar för att säkerställa att eleverna är de som de uppger sig vara genom identitetskontroll under utbildningen.

16 § Rapportering enligt 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ske omgående när utbildningen genomförts och eleven uppnått kursplanens mål. Rapporteringen ska ske genom elektronisk överföring i ett system som Transportstyrelsen tillhandahåller.

Vid rapporteringen ska den som rapporterar försäkra på heder och samvete att de uppgifter som lämnas är korrekta.

Ändring av verksamheten

17 § Följande uppgifter ska anmälas till Transportstyrelsen utan dröjsmål

1. ändring av verksamhetens namn,
2. ändring av rätten att teckna företagets firma,
3. byte av lokal för undervisning eller övningsplats för den grundläggande manöverträningen,
4. ändring av uppgifter som lämnats i ansökan enligt 2 kap. 2 § första stycket 2–6,
5. utökning av verksamheten till annan plats och,
6. personalförändringar.

Till en anmälan enligt första stycket 6 ska, för lärare som inte är godkänd trafiklärare, dokumentation bifogas som styrker innehav av motsvarande kompetens.

Registreringsbevis ska bifogas när anmälan gäller ändring enligt första stycket 1 och 2.

4 kap. Kursplan

Kursplanens uppbyggnad och struktur

1 § Utbildningen ska innehålla följande moment

1. manövrering, fordon och miljö,
2. körning i olika trafikmiljöer,
3. körning med moped i speciella sammanhang, och
4. personliga förutsättningar och mål.

De fyra momenten ska delas upp på följande två kunskapsområden

1. teori och färdighet, och
2. självvärdering.

2 § De aktiva verb som används i kursplanen har följande betydelse.

<i>accepterar</i>	eleven har tagit ställning till ett visst synsätt
<i>anpassar</i>	eleven justerar sitt beteende till en viss nivå
<i>använder, kör, tillämpar, uppvisar, visar</i>	eleven gör något utifrån sin kunskap
<i>bedömer</i>	eleven bedömer sin förmåga
<i>identifierar, förutser</i>	eleven känner igen något och kan motivera varför
<i>redogör</i>	eleven beskriver och reflekterar över ett kunskapsområde eller händelseförlopp
<i>utför</i>	eleven utför en uppgift
<i>värderar</i>	eleven tar ställning och kan förklara varför
<i>återger</i>	eleven kan återge fakta med viss förståelse av vad fakta står för

Manövrering, fordon och miljö

Syfte

3 § Momentet manövrering, fordon och miljö syftar till att eleven ska få grundläggande kunskaper i hur man manövrerar sin moped på ett säkert och miljövänligt sätt. Samtidigt ska eleven få en realistisk uppfattning om sin egen förmåga att göra detta. I momentet ingår att eleven ska lära sig att använda situationsanpassad körteknik i olika situationer och betydelsen av att använda personlig skyddsutrustning på rätt sätt. Eleven ska få kunskap om mopedens konstruktion, funktion, olika skyddssystem och sambanden mellan körsätt och miljöpåverkan. Dessutom ska eleven få möjlighet att reflektera över sin egen förmåga och händelser under utbildningen.

Teori och färdighet

4 § Målet är uppnått när eleven

1. återger
 - faktorer som påverkar mopedens köregenskaper såväl positivt som negativt,
 - körtekniker som kan nyttjas för att köra mopeden på ett säkert och miljömedvetet sätt,

- mopedens konstruktion och funktioner samt hur dessa inverkar på säkerhet och miljö,
- betydelsen av att använda personlig skyddsutrustning vid körning med moped utan karosseri,
- betydelsen av att använda bilbälte i en tre- eller fyrehjulig moped med karosseri,
- betydelsen av att LGF-skylten på en tre- eller fyrehjulig moped är rätt monterad och väl synlig,
- väglagets påverkan på mopedens köregenskaper,
- sambandet mellan körteknik och mopedens uppträdande,
- naturlagarnas inverkan på mopedens rörelse,
- hur man identifierar risker förknippade med mopedens konstruktion, funktion och förarens sätt att manövrera, och
- regler och bestämmelser som finns inom momentet manövrering, fordon och miljö, exempelvis hastighetsbegränsningar, däck och förutsättningar för passagerare,

2. utför

- enklare kontroller och föreslår eventuella åtgärder på mopeden så att den blir trafiksäker,
- effektiv bromsning från olika hastigheter upp till 45 km/tim,
- körning med passagerare (endast tvåhjulig moped), och
- backning och parkering,

3. uppvisar

- en godtagbar balans vid krypkörning (endast tvåhjulig moped), och
- en rutinmässig manövrering av mopeden,

4. använder

- reglage på ett korrekt sätt,
- situationsanpassad körteknik i olika situationer, och
- personlig skyddsutrustning eller bilbälte, samt

5. identifierar

- risker förknippade med mopedens konstruktion, funktion och förarens sätt att manövrera, och
- risker förknippade med körning med passagerare.

Självvärdering

5 § Målet är uppnått när eleven *bedömer* sin förmåga

- att manövrera en moped på ett säkert sätt,
- att klara en uppkommen krissituation, och
- att upptäcka risker förknippade med mopedens funktion och manövrering.

Körning i olika trafikmiljöer

Syfte

6 § Momentet körning i olika trafikmiljöer, inom och utom tätbebyggt område, syftar till eleven ska förstå vikten av att köra moped på ett säkert, omdömesgillt och miljövänligt sätt i samverkan med andra trafikanter, i olika trafiksituationer och under olika förhållanden. Momentet syftar också till eleven ska förstå vikten av att vara förutseende, upptäcka risker och att köra med sådana säkerhetsmarginaler att han eller hon inte blir inblandad i kritiska situationer. I detta ingår att eleven ska anpassa sin körning, som till exempel hastighet och placering, utifrån de omständigheter som råder. Momentet syftar dessutom till att ge kunskap om och förståelse för varför trafikregler finns och hur de ska följas. Ett annat syfte är att minska konsekvenserna efter en trafikolycka genom att förmedla kunskap om första hjälpen och vilka åtgärder som kan vidtas vid en trafikolycka.

Teori och färdighet

7 § Målet är uppnått när eleven

1. *redogör* för
 - de trafikregler som gäller för körning med moped,
 - hastighetens inverkan för risken att dödas eller skadas i trafiken, och
 - rättsliga och andra konsekvenser vid överträdelse av trafikregler,
2. *återger* hur man ger första hjälpen och vilka åtgärder som kan vidtas vid en trafikolycka,
3. *tillämpar* regler som gäller för körning med moped,
4. *visar*
 - situationsanpassad avsökning i olika trafikmiljöer, och
 - gott omdöme i samspelet med andra trafikanter,
5. *kör* med tillräckliga säkerhetsmarginaler,
6. *anpassar* hastighet, placering och övrig körning utifrån de omständigheter som råder,
7. *identifierar*
 - risker i olika trafiksituationer och trafikmiljöer,
 - risker förknippade med olika vägförhållanden, och
 - risker förknippade med andra trafikanters svårigheter att upptäcka mopeder i trafiken,
8. *förutser* olika händelseförlopp i trafiken, samt
9. *bedömer* konsekvenser av olika händelseförlopp.

Självvärdering

8 § Målet är uppnått när eleven

1. *värderar*
 - konsekvenserna av sin egen erfarenhet av körning med moped,

- det egna körbeteendet, och
- sin förmåga att ge första hjälpen och kunna vidta rätt åtgärder vid en trafikolycka.

2. *accepterar* ett kritiskt tänkande om det egna körbeteendet.

Körning med moped i speciella sammanhang

Syfte

9 § Momentet körning med moped i speciella sammanhang syftar till att ge eleven kunskap om betydelsen av att planera sin körning med avseende på till exempel vart, när, hur, under vilka omständigheter och varför en körning ska genomföras. Kunskapen ska kunna användas för att köra så miljövänligt som möjligt samtidigt som körning under riskfyllda förhållanden som halt väglag, svåra väderleksförhållanden eller liknande undviks. Dessutom syftar momentet till att förmedla kunskap som visar att körning under påverkan av alkohol, trötthet eller liknande ökar olycks- och skaderisken och därför inte är förenligt med mopedkörning.

Teori

10 § Målet är uppnått när eleven

1. *redogör* för

- hur påverkan av medicin, alkohol, andra droger, stress och trötthet påverkar förarbeteende och trafiksäkerhet,

- hur användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning påverkar trafiksäkerhet,

- hur stoppsträckans längd påverkas av distraktion, hastighet och väglag med olika friktion,

- risker med, och konsekvenser av, ouppmärksamhet och distraktion,

- riskerna med att överskatta sin förmåga samt anledningar till och konsekvenser av detta,

2. *återger*

- hur val av färdmedel, resällskap och färdväg påverkar trafiksäkerhet och miljö,

- hur mopedkörning vid olika tidpunkter på dygnet påverkar förarbeteende och trafiksäkerhet,

- hur mörker, sikt- eller väderleksförhållanden och olika väglag påverkar förarbeteende och trafiksäkerhet, och

- svårigheten att på ett säkert sätt bedöma väglag vid olika väderförhållanden.

Självvärdering

11 § Målet är uppnått när eleven *bedömer* hur egna val och motiv till mopedkörning kan påverka det egna förarbeteendet, trafiksäkerheten och miljön.

Personliga förutsättningar och målsättningar i livet

Syfte

12 § Momentet personliga förutsättningar och målsättningar i livet syftar till att ge eleven en förståelse för hur olika personliga och sociala förutsättningar påverkar rollen som mopedförare. Eleven ska inse hur förarbeteende och olycksrisk har samband med viljan att följa regler och bestämmelser samt faktorer som ålder, kön, fysiska begränsningar, personlighet, attityd, livsstil, social bakgrund, utbildning och grupptillhörighet. Genom att förstå dessa samband förväntas eleven få bättre förutsättningar att anpassa sin körning så att risker förknippade med de egna förutsättningarna beaktas.

Teori

13 § Målet är uppnått när eleven

1. återger

- hur personliga livsförutsättningar och faktorer som kön, ålder, personlighet, attityd, livsstil och grupptillhörighet påverkar trafiksäkerheten,
- hur man undviker att använda mopeden som ett medel för sökande efter spänning, och
- hur olika val av transportslag kan påverka trafiksäkerhet och miljö,

2. redogör för

- hur grupstryck uppstår och hur det kan påverka förarbeteende och trafiksäkerhet,
- hur medvetna eller impulsiva handlingar, sökande efter äventyr, spänning, nöje, lek eller liknande kan påverka förarbeteendet, trafiksäkerheten och miljön (buller och avgaser), och
- hur bristande vilja att följa regler påverkar säkerhet och miljö.

Självvärdering

14 § Målet är uppnått när eleven *värderar* sin förmåga

- att stå emot effekterna av grupstryck, och
- att motstå impulsiva handlingar, sökande efter äventyr, spänning, nöje, lek etc.

5 kap. Tillsyn

1 § Vid tillsynen ska verksamhetens personal vara närvarande i den utsträckning Transportstyrelsen begär.

6 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter.

-
1. Denna författning träder i kraft den 1 mars 2025.
 2. Genom föreskrifterna upphör Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM att gälla.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Susanne Alger
(Väg och järnväg)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

beslutade den [Välj ett datum].

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) att bilaga 3 till styrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll ska ha följande lydelse.

Denna författning träder i kraft den 1 mars 2025.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Susanne Alger
(Väg och järnväg)

Remiss

Bilaga 3. Nationella koder som endast gäller inom Sverige

- 100** Prövotid (datum för prövotidens slut anges)
- 101** Ej yrkesmässig trafik
- 103** Gäller ej för personbefordran i yrkesmässig trafik
- 108** Persontransporter med buss får utföras från och med 20 års ålder. Sådana transporter får även utföras från och med 18 års ålder, om fordonet
- körs utan passagerare, eller
 - används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer
- 109** Persontransporter med buss får utföras från och med 23 års ålder. Sådana transporter får även utföras från och med 21 års ålder, om fordonet används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer
- 110** Begränsat till tvåhjulig moped klass I
- 111** Begränsat till tre- och fyrehjulig moped klass I
- 200** Särskilt villkorsbeslut för körkortstillstånd ska medföras vid färd